
Sundabraut

Álit um matsáætlun

1 Inngangur

Þann 15. september 2023 barst Skipulagsstofnun matsáætlun Vegagerðarinnar vegna Sundabrautar, sem unnin var í samvinnu við Reykjavíkurborg, samkvæmt 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, sbr. lið 10.06 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjavíkurborgar, Byggðastofnunar, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar, Landhelgisgæslunnar, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar, siglingasviðs Vegagerðarinnar og Veitna um matsáætlun Vegagerðarinnar.

Matsáætlun var kynnt með auglýsingu í Morgunblaðinu 19. september 2023. Hún lá frammi til kynningar hjá Skipulagsstofnun og var einnig aðgengileg á Skipulagsgátt, www.skipulagsgatt.is. Kynningartími matsáætlunar var frá 19. september 2023 til 19. október 2023.

2 Gögn lögð fram

Matsáætlun framkvæmdaraðila: Sundabraut – matsáætlun. Vegagerðin, Reykjavíkurborg og EFLA, 15. september 2023.

Umsagnir um matsáætlun bárust frá:

- Hafrannsóknastofnun, 19. október 2023
- Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, 19. október 2023
- Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, 20. október 2023
- Landhelgisgæslunni, 17. október 2023
- Minjastofnun Íslands, 18. október 2023
- Náttúrufræðistofnun Íslands, 17. október 2023
- Samgöngustofu 14. nóvember 2023
- Siglingasviði Vegagerðarinnar, 31. október 2023
- Umhverfisstofnun, 19. október 2023
- Veitum ohf., 16. október 2023

Ekki bárust umsagnir frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, Byggðastofnun og Fiskistofu.

Að auki bárust 96 umsagnir um matsáætlunina á kynningartíma. Eftirfarandi aðilar lögðu fram umsögn:

- Anna Kristín Björnsdóttir
- Árný Elínborg Ásgeirsdóttir
- Ásgeir Erling Gunnarsson
- Ásta Þorleifsdóttir
- Baldur Garðarsson
- Baldvin Árnason
- Baldvin Ottó Guðjónsson
- Bergþóra Valsdóttir
- Bjarni Gunnarsson
- Björg Helgadóttir
- Björn Júlíus Grímsson
- Bragi Sigurður Baldursson
- Bryngeir Arnar Bryngeirsson
- Corinna Hoffmann
- Dagbjört Kristín Þórhallsdóttir
- Dagur Páll Ammendrup



-
- Einar Kristján Haraldsson
 - Einar Sveinn Jónsson
 - Elfa Rán Vilhjálmsdóttir
 - Elmar Freyr Torfason
 - Esther Ýr Þorvaldsdóttir
 - Faxaflóahafnir
 - Festing hf.
 - Grétar Berg Þorláksson
 - Grétar S. Gunnarsson
 - Grímur Már Jónsson
 - Guðbrandur Benediktsson
 - Guðjón Ólafur Sigurbjartsson
 - Guðlaugur Gauti Jónsson
 - Guðmundur B. Friðriksson
 - Guðmundur Hafsteinsson
 - Guðmundur Kristján Sæmundsen
 - Guðný Rut Pálsdóttir
 - Gunnar Bjarni Þórisson
 - Gunnar Þór Gunnarsson
 - Gunnlaugur Johnson
 - Gunnlaugur Sighvatsson
 - Gylfi Sigurðsson
 - Hafdís Hafliðadóttir og Halldór Guðlaugsson
 - Hallgrímur Halldórsson
 - Helga Sigrún Sigurjónsdóttir
 - Helgi Már Gunnarsson
 - Holberg Másson
 - Hrefna Stefánsdóttir
 - Hvalfjarðarsveit
 - Ian Phillip McDonald
 - Íbúaráð Grafarvogs
 - Íbúaráð Laugardals
 - Íbúasamtök Grafarvogs
 - Íbúasamtök Laugardals
 - Íris Jacobsen
 - Jón Birgir Magnússon
 - Jón Dal Kristbjörnsson
 - Jón Gíslason
 - Jón Þorvaldsson
 - Katrín Þorsteinsdóttir
 - Kayakklúbburinn í Reykjavík
 - Kári Þór Rúnarsson
 - Kolbrún Raket Helgadóttir
 - Kristín Elfa Bragadóttir
 - Kristín Laufey Steinadóttir
 - Kristín Sigurðardóttir
 - Landsamtök hjólræðamanna
 - Landvernd
 - Lára Sigríður Jónsdóttir
 - Lilja Guðrún Steinsdóttir
 - Lilja Magnúsdóttir
 - Loftur Jóhannsson
 - Magnús H Ólafsson
 - Margrét Þorbjörg Johnson
 - Marín Ósk Hafnadóttir
 - Martin Jónas Björn Swift
 - Mosfellsbær
 - Móttöku- og flokkunarstöð SORPU bs.
 - Nabeeh Tawfik Naimi
 - Natalie Marie Ouellette
 - Olga Dís Þorvaldsdóttir
 - Páll Herbert Jónsson
 - Przemyslaw Wieslaw Stasicki
 - Rafn Sigurðsson
 - Raket Glytta Brandt
 - Rúna Hauksdóttir Hvanberg
 - Samskip hf.
 - Sandra Margrét Björgvinsdóttir
 - Sigrún H. Pálsdóttir
 - Sigurður Jóhannsson
 - Sigurður Rúnar Ívarsson
 - Símon Þorkell Símonarson Olsen
 - Snorri Ingimarsson
 - Stefán Agnar Finnsson
 - Stephan Joseph Martin Walker
 - Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins
 - Urszula Renata Tlolka
 - Víðir Ársælsson
 - Þorsteinn Jónsson
 - Þórir Hrafn Gunnarsson

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila þann 15. febrúar 2024.

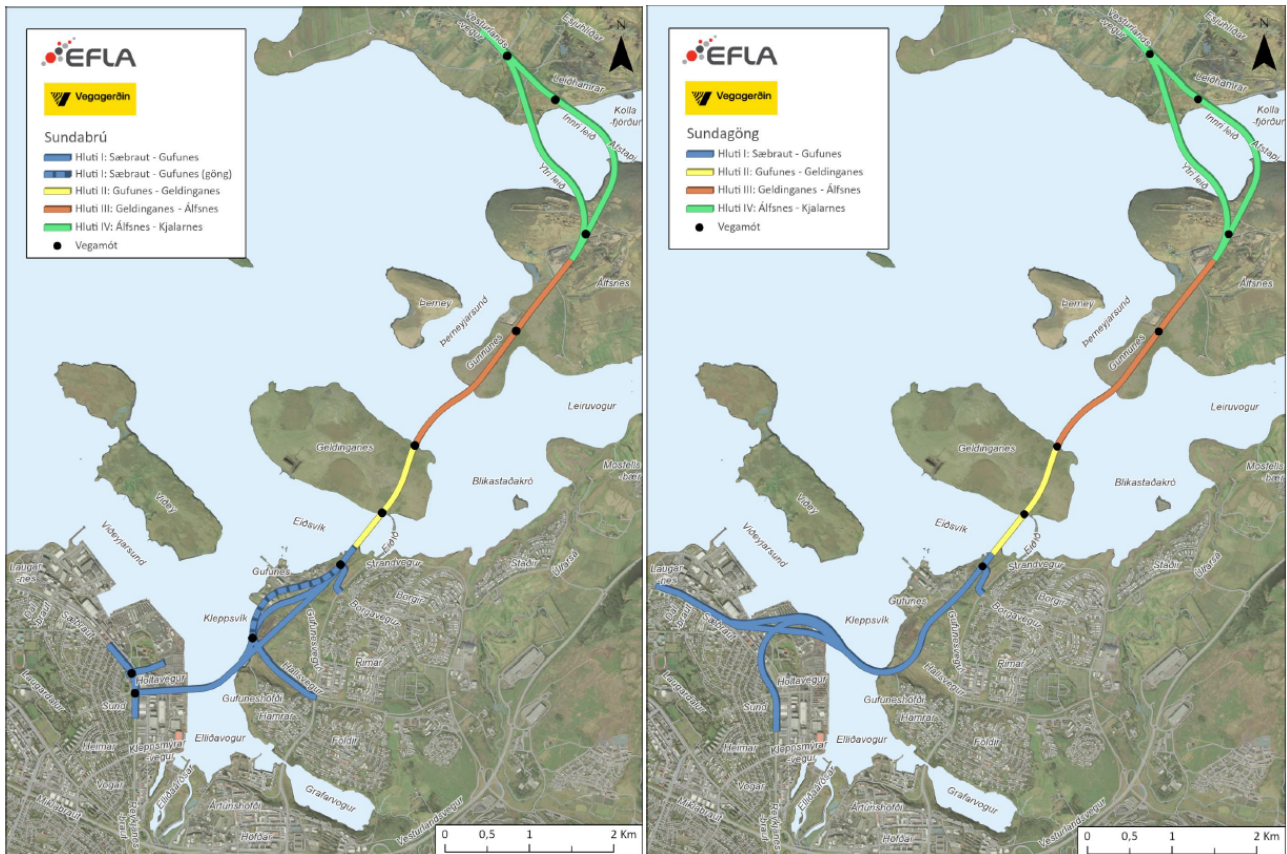
3 Framkvæmd

Í matsáætlun Vegagerðarinnar, sem unnin var í samvinnu við Reykjavíkurborg, eru kynnt áform um byggingu Sundabrautar milli Sæbrautar og Kjalarness og gerð grein fyrir hvernig staðið verður að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.



Samkvæmt matsáætlun er gert ráð fyrir að Sundabraut tengi saman Sæbraut við Laugarnes eða Holtaveg og Vesturlandsveg á Kjalarnesi með vegi um Kleppsvík, Gufunes, Eiðsvík, Geldinganes, Leiruvog, Álfsnes og Kollafjörð (Mynd 1). Tveir valkostir eru til skoðunar fyrir þverun Kleppsvíkur, þ.e. brú eða jarðgöng. Í Gufunesi koma þrír valkostir til greina við aflagða sorphauga ef Kleppsvík yrði þveruð með brú. Þá eru tveir valkostir til skoðunar við þverun Kollafjarðar, þ.e. innri og ytri leið. Gert er ráð fyrir að Sundabraut verði lögð í einum áfanga og framkvæmdir hefjist árið 2026 og ljúki árið 2031.

Um framkvæmdalýsingu vísast að öðru leyti til matsáætlunar.



Mynd 1 Fyrirhuguð lega Sundabrautar með brú yfir Kleppsvík (vinstra megin) og jarðgöng undir Kleppsvík (hægra megin) (myndir úr matsáætlun).

4 Álit Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun hefur farið yfir framlagða matsáætlun framkvæmdaraðila ásamt umsögnum og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim í samræmi við 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Samkvæmt 3. mgr. 21. gr. laga nr. 111/2021 skal álit Skipulagsstofnunar fela í sér leiðbeiningar til framkvæmdaraðila um vinnslu, efni og framsetningu umhverfismatsskýrslu. Álit Skipulagsstofnunar er bindandi fyrir framkvæmdaraðila og skal hann leggja það til grundvallar umhverfismatsskýrslu ásamt matsáætlun. Að öðru leyti er kveðið á um kröfur til umhverfismatsskýrslna í 22. gr. laga nr. 111/2021 og 15. gr. reglugerðar um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 1381/2021.

Að neðan er gerð grein fyrir atriðum sem fjalla þarf um í umhverfismatsskýrslu umfram það sem tilgreint er í matsáætlun framkvæmdaraðila eða leiðir beint af kröfum í 21. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana og reglugerðar á grundvelli þeirra.



Markmið

Í matsáætlun er upptalning á markmiðum með lagningu Sundabrautar en ekki eru færð rök fyrir því hvernig fyrirhugað framkvæmd komi til með að uppfylla þessi markmið.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að gera ítarlega grein fyrir þeim markmiðum sem talin eru upp í kafla 3.1 í matsáætlun og rökstyðja hvernig lagning Sundabrautar geri það að verkum að þessum markmiðum verði náð. Þá þarf í umhverfismatsskýrslu að gera grein fyrir hver sé í raun þörf á lagningu Sundabrautar og þeim afleiðingum sem lagning hennar hefur á umferð til aukningar.

Framkvæmdalýsing

Í matsáætlun er sýnd lega Sundabrautar samkvæmt framlögðum valkostum og gerð grein fyrir framkvæmdinni með almennum hætti. Ekki koma t.d. fram upplýsingar um hvernig staðið verður að vegagerðinni, lengd fyllinga og brúa, vegtegund vegarins eða fyrirkomulag hjóla- og göngustíga.

Í umsögnum kemur fram að í matsáætlun séu mjög takmarkaðar lýsingar á þeim tveimur tillögum sem til stendur að fjalla um og engar beinar upplýsingar um útfærslur stofnbrautar og gatnamóta í þessum tveimur valkostum. Bent er á að landrými við gatnamót Sæbrautar og Holtavegar er takmarkað og erfitt að koma við viðunandi vegtengingu Sundabrautar við Sæbrautina á þessum stað (planfrí gatnamót) þannig að afkastageta Sæbrautar fyrir umferð verði tryggð.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að lýsa með ítarlegum hætti hvernig staðið verður að framkvæmdinni, s.s. jarðgangagerð, vegagagerð, gerð fyllinga og brúargerð, gera grein fyrir vegtegund vegarins, tengingum við aðliggjandi vegi (þ.m.t. Holtaveg) og hjóla- og göngustígum.

Áfangaskipting

Í kafla 3.3 í matsáætlun kemur fram að ekki sé fyrirhugað að áfangaskipta framkvæmdinni en umfjöllun um framkvæmdasvæðið og umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verði samkvæmt tiltekinni svæðisskiptingu.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að gera grein fyrir í hvaða tímaröð verður ráðist í framkvæmdir, þ.e. hvar fyrirhugað sé að byrja og hvernig áætlað sé að tímaraða framkvæmdum við þá hluta leiðarinnar sem taldir eru upp í matsáætluninni.

Efnistaka og efnislosun

Í matsáætlun kemur fram að í umhverfismatsskýrslu verði gerð grein fyrir efnisþörf og möguleikum til efnistöku. Gerð verði krafa um að verktakar geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað þegar verkið verður boðið út. Skilyrði sé að efnistaka fari fram í námum þar sem viðeigandi leyfum fyrir slíkri starfsemi hefur verið aflað.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á mikilvægi þess að fjallað sé með ítarlegum hætti um efnistökusvæði vegna vegaf framkvæmda og efnislosun efna vegna jarðgangagerðar. Því þarf að mati stofnunarinnar að koma fram hversu mikið efni þarf við framkvæmdirnar og hvaðan efnið á að koma. Einnig þarf að koma fram hversu mikið efni muni myndast við jarðgangagerð, hvar því efni verður komið fyrir og hvernig það verði nýtt. Umhverfisstofnun telur nauðsynlegt að gera grein fyrir efnisþörf vegna framkvæmda. Ef efnistaka verði utan borgarmarka Reykjavíkur telur Umhverfisstofnun nauðsynlegt að fjallað verði um áhrif svo mikilla efnisflutninga innan borgarmarkanna, enda hljóti efnisflutningar á núverandi vegakerfi að hafa töluverð umhverfisáhrif í för með sér.

Skipulagsstofnun tekur undir athugasemdir Umhverfisstofnunar. Í umhverfismatsskýrslu þarf að gera grein fyrir efnisþörf, hvaðan efnið verður fengið og eftir atvikum umhverfisáhrifum efnistökkunnar og -flutninganna. Einnig þarf að koma fram hversu mikið efni muni myndast við jarðgangagerð, hvar og hve lengi efnið verður haugsett og hvernig það verður nýtt.



Valkostir

Í matsáætlun kemur fram að í umhverfismatskýrslu verði gerð grein fyrir núllkosti. Til að umhverfismatið gefi sem raunsannasta mynd af áhrifum framkvæmdarinnar telur Skipulagsstofnun mikilvægt að ítarleg greining fari fram á núllkosti.

Í umfjöllun um núllkost í umhverfismatskýrslu þarf að gera grein fyrir núverandi umferð á helstu stofnbrautum á áhrifasvæði Sundabrautar, þ.m.t. Sæbraut og Vesturlandsvegi, og líklegri þróun umferðar á þessum stofnbrautum ef ekki verður af lagningu Sundabrautar. Einnig þarf að gera grein fyrir möguleikum á að auka umferðarrýmð stofnbrautanna.

Skipulagsstofnun minnir jafnframt á að við mat á umhverfisáhrifum skal gera grein fyrir raunhæfum valkostum sem framkvæmdaraðili hefur kannað og bera þá saman með tilliti til umhverfisáhrifa. Samanburður valkosta er mikilvægur liður í mati á umhverfisáhrifum til að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að umhverfismat framkvæmdar verði nýtt til að bera saman umhverfisáhrif þeirra valkosta sem til greina koma. Í mörgum umsögnum er óskað eftir skoðun á fleiri jarðgangakostum, m.a. göngum alla leið, göngum milli Sæbrautar og Geldinganes, göngum milli Gufuness og Álfsness og sumir að botngöng verði skoðuð nánar. Vegagerðin hafnar þessum tillögum, m.a. með vísan í kostnað og markmið framkvæmdar. Skipulagsstofnun telur ljóst að jarðgöng myndu hafa mun minni áhrif á marga umhverfisþætti samanborið við veg á yfirborði. Því telur stofnunin mikilvægt að í umhverfismatskýrslu verði gerð grein fyrir þeim valkostum sem hafa verið skoðaðir í umhverfismatsferlinu og færð skýr rök fyrir vali á framlögðum kostum og af hverju ekki var talin ástæða til að meta umhverfisáhrif annarra kosta.

Umferð

Í matsáætlun kemur m.a. fram að áhrif á samgöngur og umferðaröryggi munu ná yfir framkvæmdasvæðið og aðliggjandi vegakerfi og að Sundabraut muni hafa áhrif á umferð innan höfuðborgarsvæðisins alls. Þá segir að í umhverfismatskýrslu muni framkvæmdaraðili meta hver áhrif Sundabrautar verða á umferðar- og samgönguhætti á höfuðborgarsvæðinu.

Í nokkrum umsögnum er m.a. sett spurningamerki við að færa gegnumstreymisumferð á yfirlestað samgöngukerfi til að beina fjarumferð frá þéttbýli á öðrum stöðum. Sæbrautin sé í dag teppt af umferð á vissum tímum dags flesta virka daga. Tenging Sundabrautar við Sæbraut muni auka umferðarálag á Sæbraut bæði norðan og sunnan vegtengingar. Ekki liggi fyrir upplýsingar um að bæta skuli afkastagetu Sæbrautar en byggðaþétting á aðlægum svæðum Sæbrautar muni í framtíðinni frekar auka umferðarálagið frá því sem nú er. Þörf sé á ítarlegri umferðargreiningu. Ekki gangi að umferð Sundabrautar og Sæbrautar þurfi að leita inn á gatnakerfi aðliggjandi íbúðabyggðar. Einnig er bent á að samtímis standi til að byggja umferðarmannvirki samkvæmt Samgöngusáttmálanum og koma Borgarlínuframkvæmdum áfram. Reikna megi með að á framkvæmdatíma verði miklar tafir á umferð og hún víða í uppnámi. Brýnt sé að þessi mannvirkjagerð verði tímasett og verkum raðað í framkvæmdaröð. Fjalla þurfi um umferð á framkvæmdatíma og eins rekstrartíma eftir lok framkvæmda. Í umsögn íbúaráðs Laugardals kemur fram að umferðaröryggi sé einn af mikilvægum þáttum lífsgæða íbúa hverfisins og gæta þurfi að því að aukin umferð stuðli ekki að neikvæðri þróun í þeim efnium, sérstaklega nálægt skólum. Bent er á að það gangi gegn fyrri reynslu að gera ráð fyrir að Sundabraut hafi ekki nein umferðarhvetjandi áhrif. Með tilkomu Sundabrautar, sama hvaða leið yrði valin, yrði aukinn hvati fyrir frekari dreifingu byggðar fólks sem vinnur á höfuðborgarsvæðinu til byggða á Vesturlandi. Hver íbúi sem flytur úr Grafarvoginum á Akranes eða Borgarnes mun þá aka um 100-140 km leið fram og til baka í stað 10-14 km leiðar innanbæjar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að umferðagreining verði unnin með það að markmiði að greina breytingar á umferð með tilkomu Sundabrautar og fjallað verði um niðurstöður greiningarinnar í umhverfismatskýrslu. Einnig verði fjallað um kolefnisspor og niðurstöður arðsemisgreininga.



Að mati Skipulagsstofnunar er hér um lykilatriði að ræða og umferðargreining nauðsynleg forsenda. Í umhverfismatsskýrslu þarf að fjalla ítarlega um og meta út frá skýrum forsendum áhrif Sundabrautar á umferð og umferðaröryggi á helstu stofnbrautum og hliðarvegum á áhrifasvæði hennar á framkvæmda- og rekstartíma og bera saman við líklega þróun umferðar án Sundabrautar, þ.e. núllkost. Gera þarf grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á heildarfjölda ekinna kílómetra og ferðatíma fyrir alla ferðamáta, þ.e. akandi, almenningsamgöngur, gangandi og hjólandi, og bera saman við núllkost. Við matið þarf m.a. að horfa til framtíðarþróunar byggðar á höfuðborgarsvæðinu og Vesturlandi og samlegðaráhrifa á framkvæmdartíma með öðrum áformuðum framkvæmdum á stofnbrautum, s.s. borgarlínu og vegstokki á Sæbraut.

Dýralíf

Samkvæmt matsáætlun er gert ráð fyrir að meta áhrif framkvæmdarinnar á fugla, botndýralíf, lax og sjóbirting. Við matið verður stuðst við gögn sem aflað var í fyrra umhverfismati. Einnig verða framkvæmdar talningar á fuglum á þeim svæðum sem verða þveruð með brúm og fyllingum. Talningar muni ná til farfugla að vori og hausti auk varpfugla að sumri. Þá er jafnframt gert ráð fyrir að merkja seiði laxa og urriða á leið til sjávar og fylgjast með ferðum þeirra.

Í mörgum umsögnum er lýst áhyggjum af neikvæðum áhrifum á fugla og annað dýralíf. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að mikilvægt sé að tengja saman mat á áhrifum á hafstrauma, öldufar og setflutninga og mat á áhrifum á lífríki þ.m.t. botndýralíf, laxfiska og fugla. Bendir stofnunin á að auk beins rasks á búsvæðum á framkvæmdasvæði þurfi að skoða mjög vandlega hvort framkvæmdin valdi raski á búsvæðum annars staðar á áhrifasvæðinu, sérstaklega haf- og strandsvæðum sem geta orðið fyrir áhrifum af t.d. breytingum á straumum. Þá telur stofnunin mikilvægt að meta áhrif umferðar á rekstartíma á dýralíf, bæði á landi og í sjó. Telur stofnunin að við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf ætti einnig að meta áhrif umferðar í rekstri Sundabrautar þ.m.t. hættu á árekstrum, hljóð- og ljósmengun. Loks bendir Náttúrufræðistofnun á að ekkert er fjallað um spendýr, en þekkt sé að landselir nýta mikið fjörur innan áhrifasvæðisins. Að mati Náttúrufræðistofnunar ætti að skoða hvort og hvernig framkvæmdin hefur áhrif á seli, notkun þeirra á svæðinu og ferðir þeirra um það. Sömuleiðis ætti að safna upplýsinga um ferðir hvala, einkum smáhvela um áhrifasvæði Sundabrautar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í umhverfismatsskýrslu verði fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á botndýralíf, fiska, fugla, seli og smáhveli. Jafnframt verði lagt mat á áhrif framkvæmdanna á hafstrauma, öldufar og setflutninga en breytingar á þessum þáttum geta haft áhrif á m.a. botndýralíf og fiska.

Skipulagsstofnun tekur undir framangreindar athugasemdir Náttúrufræðistofnunar og telur mikilvægt að þeim sé fylgt. Skipulagsstofnun telur einnig mikilvægt að umhverfismatið taki til annarra fiska en laxfiska sem nýta áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Bendir stofnunin t.d. á að í Kollafirði eru stundaðar veiðar á bæði þorsk og ýsu¹. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar var einnig talin ástæða til að kortleggja betur botndýralíf í mynni Leiruvogs þar sem fyrri athuganir miðuðust við ytri legu á þverun vogsins auk þess sem áhrifasvæði framkvæmdarinnar með tilliti til botndýralífs gæti verið töluvert stærra en þar sem beint rask verður. Vísaði stofnunin einnig til þess að Leiruvogur og Blikastaðakró hafa verið friðlýst og nýlegar upplýsingar um botndýralíf þar af skornum skammti. Við undirbúning matsáætlunar leitaði framkvæmdaraðili álits Jörunds Svavarssonar prófessor emeritus í sjávarlíffræði sem taldi ekki þörf á að framkvæma frekari rannsóknir á botndýrum og gerir Skipulagsstofnun ekki athugasemd við það. Í áliti Jörunds er bent á að þverun Kleppsvíkur með brú geti leitt til minni vatnsskipta sem gæti aukið hættu á uppsöfnum mengandi efna frá skipum við Sundahöfn sem getur aukið álag á botndýr og aðrar lífverur innan þverunarinnar. Skipulagsstofnun telur ástæðu til að fjallað sé nánar um þetta atriði í umhverfismatsskýrslu.

¹ Mannvit (2008). Efnistaka af hafsbotni í Kollafirði, Faxaflóa. Mat á umhverfisáhrifum, matskýrsla.



Í umhverfismatsskýrslu þarf að meta áhrif framkvæmdarinnar á dýralíf, þ.m.t. fugla, fiska, seli, smáhveli og botndýralíf. Gera þarf grein fyrir því hvaða dýrategundir nýta áhrifasvæði framkvæmdarinnar, hvernig svæðið er nýtt, mikilvægi svæðisins fyrir dýralíf og leggja mat á áhrif framkvæmdarinnar á dýrin, búsvæði þeirra og eftir atvikum farleiðir og mengunarálag, bæði á framkvæmda og rekstartíma. Við matið þarf m.a. að horfa til rannsókna á hafstraumum, öldufari, setflutningum og hljóðmengun. Meta þarf áhrif umferðar í rekstri Sundabrautar á fuglalíf þ.m.t. hættu á árekstrum, hljóð- og ljósmengun. Skipulagsstofnun minnir á að framkvæmdaraðili skal tryggja að umhverfismatið sé unnið af til þess hæfum sérfræðingum, sbr. 1. mgr. 22. gr. laga nr. 111/2021.

Gróðurfar og vistgerðir

Í matsáætlun framkvæmdaraðila kemur fram að gerð verði úttekt á gróðurfari og vistgerðakort unnið út frá þeim og lagt mat á helstu tegundir sem koma til með að verða fyrir raski.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að stofnunin telji jákvætt að framkvæmd verði úttekt á gróðurfari en upplýsingar vanti um hvaða aðferðafræði verði beitt og hvort sú kortlagning muni einnig ná yfir fjöruvistgerðir. Í umsögnum er einnig lýst áhyggjum af áhrifum þverana á leirur.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að vistgerðakort Náttúrufræðistofnunar Íslands verði uppfært, þ.m.t. kortlagning fjöruvistgerða, og mat lagt á áhrif framkvæmda á vistgerðir, gróðurfar og leirur.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að gera ítarlega grein fyrir áhrifum framkvæmdar á gróðurfar og vistgerðir, bæði beinum áhrifum vegna rasks og mögulegum óbeinum áhrifum, t.d. vegna breyttra vatnsskipta á fjöruvistgerðir. Skipulagsstofnun minnir á að framkvæmdaraðili skal tryggja að umhverfismatið sé unnið af til þess hæfum sérfræðingum, sbr. 1. mgr. 22. gr. laga nr. 111/2021.

Jarðminjar

Samkvæmt matsáætlun er ekki gert ráð fyrir að fjalla um jarðfræði í umhverfismatinu, m.a. vegna þess að jarðfræði athugasvæðisins sé vel þekkt og niðurstöður umhverfismats bentu til þess að engar einstæðar minjar hafi verið í hættu.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að stofnunin telji ástæðu til að fjallað sé betur um minjar sem tengist ísaldarlokum og um verndargildi þeirra. Leggur stofnunin til að það verði gert í umhverfismatsskýrslu og ef gögn eru ekki nægjanleg að farið sé á vettvang og minjar þessar kortlagðar og metnar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að lega Sundabrautar hafi lítið breyst frá því að fyrri umhverfismat var unnið og niðurstöður því óbreyttar að mati framkvæmdaraðila.

Skipulagsstofnun tekur undir athugasemd Náttúrufræðistofnunar og telur ástæðu til að gerð sé grein fyrir áhrifum framkvæmdar á jarðminjar í umhverfismatsskýrslu.

Mengaður jarðvegur

Í nokkrum umsögnum koma fram áhyggjur af því að leggja Sundabraut um aflagðan urðunarstað fyrir óflokkaðan úrgang í Gufunesi. Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að allir framlagðir kostir feli í sér einhvers konar röskun á honum. Umhverfisstofnun bendir á að haugar sem þessir eru viðkvæmir fyrir hvers konar röskun sem truflar jafnvægi haugsins og getur haft í för með sér ýmiss konar hættur, s.s. gasmengun, mengun grunn- og yfirborðsvatns ásamt sprengihættu. Skiptir engu hvort röskunin feli í sér fergingu eða rof á haugnum, hvort tveggja raskar jafnvægi hans. Miðað við framlagðar hugmyndir um legu Sundabrautar sér Umhverfisstofnun ekki hvernig framkvæmdaraðilar hafa hugsað sér að komast hjá því að rjúfa hauginn. Telur stofnunin þörf á umfangsmiklum rannsóknum á áhrifum framkvæmdarinnar á urðunarstaðinn og mikilvægt að þeir aðilar sem komi að slíkum rannsóknum hafi mikla þekkingu og reynslu af slíkum rannsóknum og framkvæmdum. Þá muni öll vinna á svæðinu vera áhættusöm fyrir umhverfið og ekki síður fyrir heilsu þeirra sem þar vinna, íbúa í nærliggjandi hverfum og framkvæmdaraðila. Fari svo að haugnum verði raskað þannig að flytja þurfi úrgang af staðnum, t.d.



til hreinsunar eða urðunar, þá hefur enginn urðunarstaður í landinu heimild til móttöku á þessum úrgangi og enginn staður á landinu er með leyfi til hreinsunar á menguðum jarðvegi. Ef eitthvað af þessum úrgangi væri brennanlegur þá er til staðar brennslustöð í landinu en erfitt getur reynst að flokka þennan úrgang til brennslu. Kallar Umhverfisstofnun eftir meiri umfjöllun um áhrif á urðunarstaðina tvo (Gufunes og Álfsnes).

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að hafin sé vinna við að skipuleggja rannsóknarverkefni innan þess svæðis þar sem haugarnir voru áður, og Reykjavíkurborg hefur nú þegar látið framkvæma rannsóknir á nokkrum stöðum þar sem mældur var styrkleiki gass og valinna mengunarefna. Í tengslum við fyrra ferli umhverfismats Sundabrautar voru einnig unnar rannsóknir á haugunum, sem stuðst verður við til að kortleggja betur þróun hauganna í tímann rás, t.d. með tilliti til gasmyndunar. Markmið þeirra rannsókna sem framkvæmdaraðilar vinna nú að er að meta núverandi ástand hauganna hvað varðar mengunarhættu og gasframleiðslu í þeim. Niðurstöður verði nýttar til að kortleggja grunnástand hauganna. Samráð hafi verið haft við Umhverfisstofnun og Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur varðandi rannsóknaráætlun, og muni framkvæmdaraðili halda samráði við stofnanirnar áfram. Framkvæmdaraðili telur að hægt verði að nota niðurstöður rannsókna til þess að taka endanlega ákvörðun um hvernig best verði að leggja Sundabraut um þetta viðkvæma svæði svo að umhverfinu stafi sem minnst hættu af. Í umhverfismatsskýrslu verði fjallað um áhrif mismunandi valkosta á urðunarstaðinn í Gufunesi, mótvægisáðgerðir og vöktunaráætlun sem unnin verður í samráði við Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur og Umhverfisstofnun. Einnig verði fjallað um reynslu erlendis frá af mótvægisáðgerðum við byggingu mannvirkja innan svæða þar sem áður voru urðunarstaðir. Þá verði jafnframt fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á öryggi og muni sú umfjöllun m.a. snúa að mögulegri hættu vegna gassöfnunar og mengunarhættu spilliefna sem urðuð voru í haugnum. Fjallað verði um leiðir til að tryggja að ekki komi til slysa sökum gassöfnunar eða annarrar mögulegrar mengunar, hvorki á framkvæmda- né rekstartíma.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við áformað mat framkvæmdaraðila en áréttað mikilvægi þess að í umhverfismatsskýrslu verði lagt ítarlegt mat á hættuna sem kann að fylgja framkvæmdum við urðunarstaði, m.t.t. mengunar og persónuöryggis, á framkvæmda- og rekstartíma.

Vatnshlot

Í matsáætlun er ekki gert ráð fyrir að skoðuð verði áhrif á vatn eða vatnshlot í umhverfismatinu.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að framkvæmdin muni hafa áhrif á þrjú vatnshlot og í umhverfismati þurfi að leggja mat á það hvort framkvæmdin verði til þess að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki. Vatnshlotin hafi ekki verið ástandsflokkuð og því þurfi að gera áhrifamat sem innifeli m.a. álag vegna framkvæmdarinnar/starfseminnar og hvernig hún hafi áhrif á gæðabætti sem eru notaðir til að ástandsmeta vatnshlot, mótvægisáðgerðir og samlegðaráhrif. Umhverfisstofnun vinni nú að því að gera leiðbeiningar fyrir slíkt áhrifamat og hvetur framkvæmdaraðila til að hafa samband varðandi frekari leiðbeiningar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að lagt verði mat á þau vatnshlot sem Umhverfisstofnun bendir á í umsögn sinni. Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við áformað mat framkvæmdaraðila.

Loftgæði

Samkvæmt matsáætlun er gert ráð fyrir að leggja mat á hugsanlegar breytingar á staðbundnum loftgæðum vegna framkvæmdarinnar út frá fyrirliggjandi gögnum, s.s. mælingum Umhverfisstofnunar á loftgæðum við gatnamót Grensásvegur og Miklubrautar.

Margir umsagnaraðilar hafa áhyggjur af áhrifum Sundabrautar á loftgæði. Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að við stórar jarðvegsframkvæmdir geti uppþýrlun jarðvegsryks verið veruleg og haft talsvert mikil áhrif í nærliggjandi íbúðarhverfum. Þar er bæði um að ræða verulega neikvæð áhrif á loftgæði sem geta haft neikvæð heilsufarsleg áhrif en einnig ýmis óþægindi, eins og



t.d. óhreinindi á bílum og mannvirkjum. Stofnunin telur ágætt að nýta fyrirbyggjandi gögn en nauðsynlegt að einnig sé unnið dreifilíkan sem sýni ársmeðaltal mengunarefna í fyrirhuguðum íbúðarsvæðum í nágrenni vegarins. Æskilegt sé að reikna styrk NO₂ og svifryks (PM₁₀ og PM_{2,5}) á þessum svæðum, bæði ársmeðaltal og hugsanlegan fjölda skipta á ári yfir mörkum. Umhverfisstofnun bendir á að til að fá marktæk gildi fyrir svifryk sé ekki nægjanlegt að reikna eingöngu svifryk sem kemur frá útblæstri bíla heldur þurfi einnig að taka með í útreikningana slit á götum og ryk frá vegfirborði. Umhverfisstofnun hvetur framkvæmdaraðila til að meta hvort skoða eigi óbein áhrif og samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum/starfsemi á svæðunum, t.d. skipa í höfnum. Auk þess sé nauðsynlegt að meta áhrif framkvæmdarinnar á loftgæði innan íbúðarhverfanna ef gert er ráð fyrir aukinni umferð innan þeirra og því mikilvægt að afmörkun framkvæmdasvæðisins sé við.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að mat á áhrifum framkvæmdanna á loftgæði verði byggt á niðurstöðum dreifilíkans. Stuðst verður við fyrirbyggjandi mælingargögn Umhverfisstofnunar eftir þörfum. Fyrirhugað sé að meta áhrif á NO₂ og svifryk, sbr. umsögn Umhverfisstofnunar. Áhrifasvæðinu verður lýst í umhverfismatskýrslu. Við útreikningana verður einnig tekið mið af spám Orkuskiptunar varðandi orkuskipti í samgöngum. Hvað varðar samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum og starfsemi verður leitast við að nota bakgrunnsgildi í líkanútreikningum, sem gefa mynd af núverandi stöðu loftgæða á svæðinu. Margir þættir geta spilað þar inn í, svo sem umferð bifreiða, starfsemi í höfninni, o.fl. Hins vegar er vert að hafa í huga, að umhverfismatinu er ætlað að leggja mat á áhrif Sundabrautar á loftgæði og því verður áhersla lögð á að greina hver áhrif framkvæmdanna verða á loftgæði, sem eðlilega er háð áhrifum framkvæmdanna á umferð og samgöngur.

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að hugað sé vandlega að áhrifum á loftgæði í stórum framkvæmdum, eins og þessari, sem eru áformaðar nærri byggð. Tekur stofnunin undir athugasemdir Umhverfisstofnunar. Í umhverfismatskýrslu þarf að gera ítarlega grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á loftgæði í nærliggjandi byggð á framkvæmda- og rekstrartíma. Matið þarf m.a. að byggja á dreifilíkani fyrir styrk NO₂ og svifryks (PM₁₀ og PM_{2,5}) á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, bæði ársmeðaltal og fjöldi skipta á ári yfir mörkum.

Hljóðvist

Í matsáætlun kemur fram að hljóðstig frá væntanlegri umferð um Sundabraut verið kortlagt með viðeigandi hugbúnaði og hljóðvistarlíkönum. Stuðst verður við umferðarspá samgöngulíkans höfuðborgarsvæðisins til ársins 2034.

Margir umsagnaraðilar hafa áhyggjur af hljóðmengun frá Sundabraut. Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á mikilvægi þess að hávaði verði metinn bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma. Einnig sé ekki nóg að skoða bara áhrif af framkvæmdarsvæðinu sjálfu heldur þurfi að horfa til afleiddra áhrifa fyrirhugaðra framkvæmda á aðliggjandi íbúðarhverfi.

Í umhverfismatskýrslu þarf að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist á áhrifasvæði framkvæmdarinnar á bæði framkvæmda- og rekstrartíma og leggja til mótvægisáðgerðir ef þörf krefur.

Siglingar og hafnarstarfsemi

Í matsáætlun er ekki gert ráð fyrir að meta áhrif framkvæmdar á siglingar og öryggi sjófarenda.

Í umsögn Vegagerðarinnar er bent á að siglingaleiðir finnast á svæðinu og merkingar á mannvirkjum þurfi að taka tillit til siglinga og vera í samræmi við leiðbeiningar Alþjóðavítamálstofnunarinnar. Telur stofnunin nauðsynlegt að fram fari greining á siglingabéttleika og áhættumat á áhrifum framkvæmdarinnar á siglingar og leiðsögukerfi siglinga. Í umsögn Landhelgisgæslunnar kemur fram að stofnunin telji ákjósanlegast að áhættumat siglingaöryggis fari fram sem fyrst í ferli sem þessu og að tekið sé tillit til niðurstöðu slíks áhættumats við umhverfismat framkvæmdar. Telur stofnunin að við áhættumat siglingaöryggis ætti að taka sérstaklega til skoðunar hvort framlagðir valkostir hafi áhrif á öryggi sjófarenda. Við slíkt mat þurfi að skoða hvort mannvirki loki af fjörðum eða skerði



aðgengi/viðbragðsgetu björgunaraðila. Eins þurfi að skoða hvort mannvirki á hafinu skyggi á leiðarljós vita og huga að mótvægisáðgerðum. Í umsögn Faxaflóahafna kemur fram að Sundabraut með brú í framhaldi af Holtavegi myndi valda því að u.þ.b. fjórðungur núverandi viðlega og farmsvæða við Sundahöfn lenti innan brúar. Í umsögnum er einnig bent á að Sundahöfn er aðal inn- og útflutningshöfn landsins. Fjalla þurfi um hvernig tengingum við hafnarsvæðið verði háttáð á framkvæmda- og rekstartíma.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í umhverfismatsskýrslu verði fjallað um möguleg áhrif mismunandi valkosta á öryggi sjófarenda og hafnarstarfsemi. Við áframhaldandi hönnun Sundabrautar verði samráð haft við Siglingasvið Vegagerðarinnar og þess gætt að framkvæmdin sé í samræmi við siglingaþéttleika og áhættumat unnið á áhrifum framkvæmdar á siglingar og leiðsögukerfi siglinga sem kann að vera til staðar. Í umhverfismatsskýrslu verði fjallað um tengingar við hafnarsvæðið við Sundahöfn.

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að framkvæmdaraðili fylgi þeim athugasemdum sem fram koma í umsögnum Vegagerðarinnar og Landhelgisgæslunnar við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á siglingar og gerir ekki athugasemdir við áform um umfjöllun og mat á siglingar og hafnarstarfsemi í umhverfismatsskýrslu.

Útivist

Í matsáætlun kemur fram að fjallað verði um áhrif framkvæmdarinnar á útivist á landi og sjó.

Í mörgum umsögnum er lýst áhyggjum af neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á útivist og útivistarsvæði. Kayakklúbburinn í Reykjavík bendir t.d. á að félagið er með aðstöðu við eiðið út á Geldinganes. Sundabraut þveri helstu róðraleiðir og óskar klúbburinn eftir að samráð verði haft við hann. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að samráð verði haft við Kayakklúbbinn varðandi áhrif framkvæmdarinnar á umhverfispáttinn útivist.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að gera ítarlega grein fyrir útivist og tómsundaiðkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, meta áhrif á framkvæmda- og rekstartíma og leggja mat á áhrif framkvæmdarinnar á gildi svæðanna til útivistar.

Samfélag

Í matsáætlun kemur fram að ætlunin sé að fjalla um áhrif á byggð og samfélög í umhverfismati aðalskipulagsbreytingar.

Í mörgum umsögnum er lýst áhyggjum af neikvæðum áhrifum Sundabrautar á nærliggjandi byggð í Grafarvogi og Laugardal. Íbúar hafa m.a. áhyggjur af nálægð fyrirhugaðra framkvæmda við byggð, aukinni umferð, loft-, hljóð-, ljós- og sjónmengun og neikvæðum áhrifum á almenn lífsgæði, útivistarsvæði, náttúruna, umferðaröryggi og fasteignaverð. Í umsögn Akraneskaupstaðar kemur einnig fram að sveitarfélagið telji mikilvægt að meta áhrif Sundabrautar á byggðapróun norðan Hvalfjarðar. Bendir sveitarfélagið m.a. á að skv. könnun sem er komin til ára sinna sækja 30% íbúa daglega atvinnu, nám eða þjónustu til Reykjavíkur. Ástæða sé til að endurtaka könnunina við mat á áhrifum framkvæmda við Sundabraut.

Skipulagsstofnun telur ljóst að Sundabraut kann að hafa margvísleg neikvæð áhrif á íbúa sem búa í næsta nágrenni við hana, bæði á fimm ára framkvæmdatíma sem og rekstartíma. Stofnunin telur áhyggjur íbúa réttmætar og mikilvægt að umhverfismatið sé nýtt til þess að varpa ljósi á áhrif framkvæmdarinnar á íbúabyggð innan áhrifasvæðis Sundabrautar. Skipulagsstofnun tekur undir ábendingar Akraneskaupstaðar um að meta þurfi áhrif Sundabrautar á byggðapróun norðan Hvalfjarðar. Telur stofnunin að hér sé um veigamikið atriði að ræða sem horfa þurfi til við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á aðra umhverfispætti, s.s. umferð og loftslag. Í umhverfismatsskýrslu þarf að fjalla um og meta áhrif allra valkosta, þ.m.t. núllkostar, á íbúabyggð á áhrifasvæði Sundabrautar og þróun hennar samkvæmt skipulagi, samgönguhætti og lífsgæði íbúa á framkvæmda- og rekstartíma.



Ásýnd og landslag

Samkvæmt matsáætlun er gert ráð fyrir að meta áhrif framkvæmdarinnar á ásýnd og landslag, m.a. með líkanmyndum frá 10 stöðum. Ekki kemur fram hver kemur til með að vinna matið.

Margir umsagnaraðilar benda á að sjónmengun fylgir Sundabraut. Í umsögnum er gerð athugasemd við að ekki sé gert ráð að taka mynd frá Gufuneshöfða, Hamrahverfi, Vættaborgum, Gufuneshverfi og útivistarsvæði í Gufunesi.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Gufuneshöfða verði bætt við sem myndatökustað til að meta sjónræn áhrif framkvæmdarinnar.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við áformað mat en bendir á að stofnunin hefur haft til meðferðar umhverfismatsskýrslur frá Vegagerðinni þar sem ásýndarmyndir eru af mjög misjöfnum gæðum. Stofnunin áréttar mikilvægi þess að beitt sé viðurkenndri aðferðafræði og vandað til verka við gerð líkanmynda. Dæmi um vel unnar líkanmyndir má t.d. sjá í umhverfismati fyrir Fjarðarheiðargöng. Skipulagsstofnun telur að í umhverfismatsskýrslu þurfi að rökstyðja val á staðsetningu myndatökustaða fyrir líkanmyndir.

Reykjavík, 18. mars 2024

Jakob Gunnarsson

Jón Ágúst Jónsson

